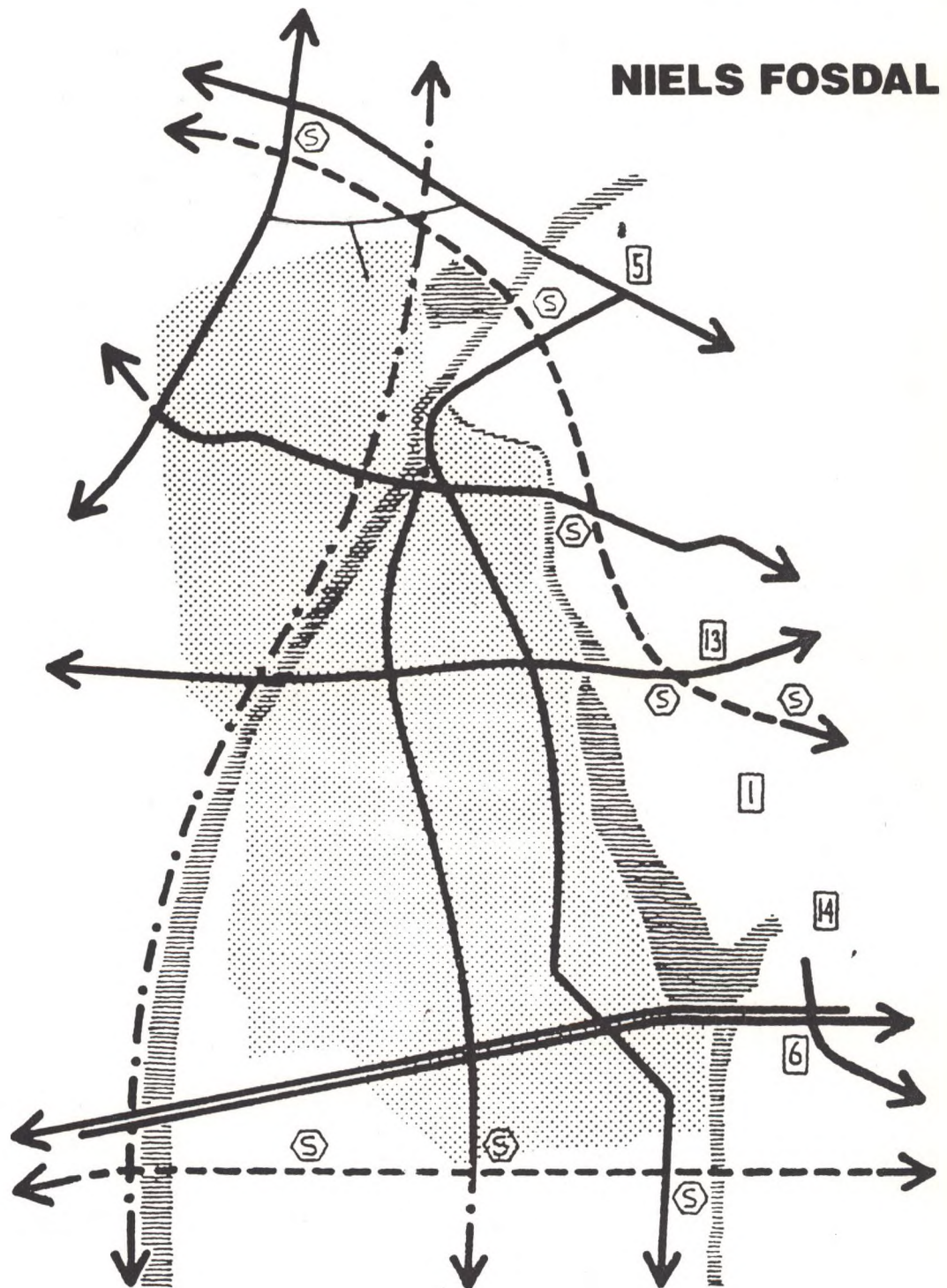


RØDOVRE

TRÆK AF KOMMUNENS

BYPLANHISTORIE.

NIELS FOSDAL



Dansk Byplanlaboratorium

Byplanhistoriske noter 18

F O R O R D

Det er godt, at Niels Fosdal - gennem næsten 40 år ansat og virksom i Rødovre, en af Københavnsegnens store kommuner - har sagt ja til Kirsten Andersens opfordring til ham om at "nedskrive lidt erindringer".

Derved har "gamle folk fra byplanverdenen" mulighed for at opfriske spændende hændelser fra efterkrigstidens kommunale byplanlægning i en hurtigt voksende kommune, og andre kan få anledning til at sætte sig ind i den oftest komplicerede sammenhæng mellem politik, offentlighed og nøgternt arbejde i en teknisk forvaltning, som Fosdal så levende beskriver.

"Byplanlægning er foranderlig og forunderlig", siger Fosdal, der som stadsingeniør - senest teknisk direktør - fra 1947 til 1985 har været med til det hele i Rødovres udvikling fra sognekommune til fuldt udbygget, velfungerende forstad.

Hans letlæste, friske fremstilling af begivenhederne i Rødovre kan få det til at se ud, som om det hele har været en leg, men dér - som alle andre steder - er gode resultater kun opnået ved ihærdig og vedholdende indsats med dagligt, stædigt arbejde og tålmodighed til at afvente de rette tidspunkter for gode idéers realisering.

Fosdals personligt prægede beskrivelse af, hvordan Rødovre med de mange parcelhushaver og de store gartnerier har kunnet bevares og udvikles som en virkelig "grøn" kommune, vidner om, at hvis der skal sikres en tilfredsstillende udvikling, vil der altid være brug for folk, der som Fosdal fastholder idéerne, og for et intimt samarbejde mellem forvaltning og politisk ledelse.

Rødovre - træk af en kommunes byplanhistorie udgives som hæfte nr. 18 i skriftserien "Byplanhistoriske noter".

Edmund Hansen

Byplanhistorisk udvalgs formand

Indledning

Dansk byplanlaboratorium har bedt mig fortælle om min kommunale tjeneste i almindelighed og byplanlæggertjenesten i særdeleshed. Som det fremgår af cpr. nr. er jeg født i 1915, jeg blev student fra Frederiksberg Gymnasium 1934 og cand.-polyt. 1940. Fra 40 til 47 var jeg ansat i Københavns Kommune, byplanafdelingen under stadsingeniørens direktorat, og fra 1947 - 85 var jeg i Rødovre Kommune, de første 7 år som afdelingsingeniør og fra 1954 som stadsingeniør. I 1980 blev stadsarkitektembedet nedlagt, forvaltningen blev lagt til mit embede, og min stillingsbetegnelse blev ændret til direktør for Teknisk Forvaltning. De områder, der blev overflyttet fra det tidligere stadsarkitektembede var: opførelse og vedligeholdelse af kommunale bygninger, bygningsinspektorat og civilforsvar, de øvrige tekniske områder herunder byplanlægningen lå i stadsingeniørembedet.



Niels Fosdal cpr. 25 07 15 - 1399

Jeg vil fortælle om tingene i tilfældig rækkefølge, og vil begynde med det, som vel nok kan kaldes kronen på værket, nemlig Rødovre Centrum, men der er jo også foregået andet, og jeg vil også gerne senere fortælle om sorger og glæder, når man skal overbevise en kommunalbestyrelse om, at der skal reserveres arealer til grønne områder i en kommune, der forekommer politikerne at være velforsynet med grønt, når man ser på de mange gartnerier og de mange parcelhushaver. Der skal også fortælles om vanskeligheden ved at fastholde begrebet cykelstier, når cykeltallet falder og biltallet stiger. Selvom det stort

set lykkedes at få de grønne områder, og bevare cykelstierne, er det måske netop af interesse at høre om vanskelighederne.

Rødovre Centrum

Først vil jeg altså fortælle om Rødovre Centrum. Det begyndte med trafikvanskeligheder på Roskildevej, som på det tidspunkt var ved at udvikle sig til en strøggade med mange butikker, samtidig med at gennemfartstrafikken voksede. Man ved jo, at en sammenblanding af detailhandel og gennemfartstrafik medfører to ting, dels mange trafikulykker med kvæstede og dræbte, og desuden



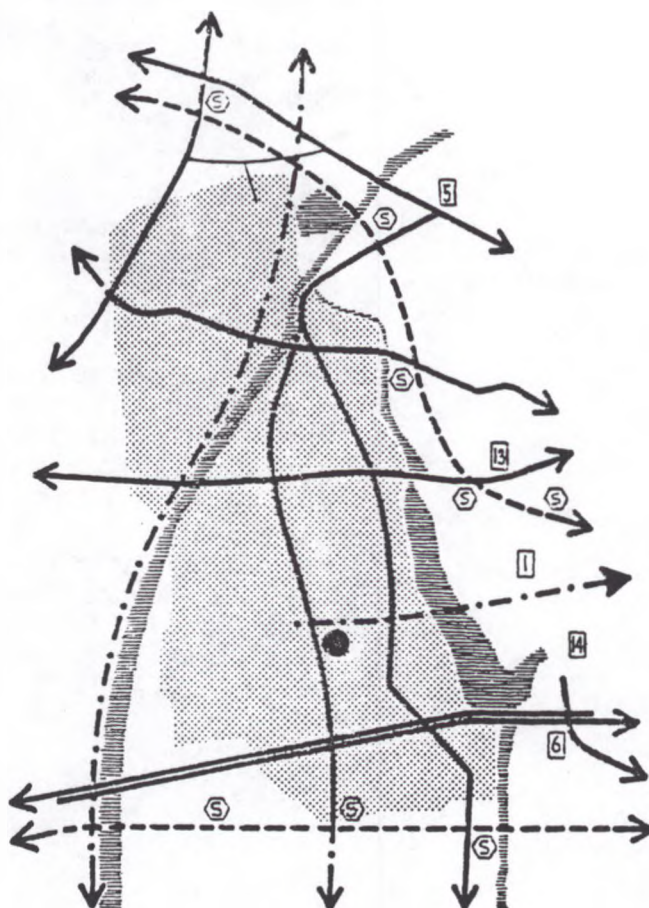
Roskildevej 1960

at trafikken vinder, og butikkerne kan så vælge at forlade stedet i tide eller lide en langsom kvælningsdød. Det er imidlertid svært at overbevise de handlende om, at sådan vil det gå, og man møder nogle argumenter som f.eks., at der er en hel del handel fra gennemfartstrafikken, og at der bare skal anlægges nogle parkeringspladser eller gives nogle parkeringstilladelser på kørebanen, så skal det nok gå. Vi analyserede de parkerede vogne på Roskildevej. Dengang kunne man jo på nummeret se, hvor de hørte hjemme, og vi konstaterede, at der ikke var nogen, der tilhørte kunder som stoppede op på vejen gennem Rødovre. Derimod tilhørte vognene næsten alle sammen butiksindehaverne og deres medarbejdere.

Der skete så det, at både Brugsen og en privat købmand samtidig søgte om tilladelse til at bygge supermarkeder ved Roskildevej. Det var taktisk en meget udmærket situation, for så kunne kommunalbestyrelsen i fuld enighed træffe en saglig afgørelse og sige nej til begge supermarkederne, uden at det blev en politisk belastning for nogen. Brugsens forhandler havde været i Teknisk Forvaltning og fået at vide, at vi ville indstille

et afslag, men i tillid til, at Brugsens politiske forbindelser var fortræffelige, købte han alligevel den nedlagte biograf Rio Bio for at ombygge den til supermarked. Til hans store forbavselse fik han også fra politisk hold det afslag, han skulle have.

R Ø D O V R E K O M M U N E Analyse af detailhandelen Forslag til centerplan

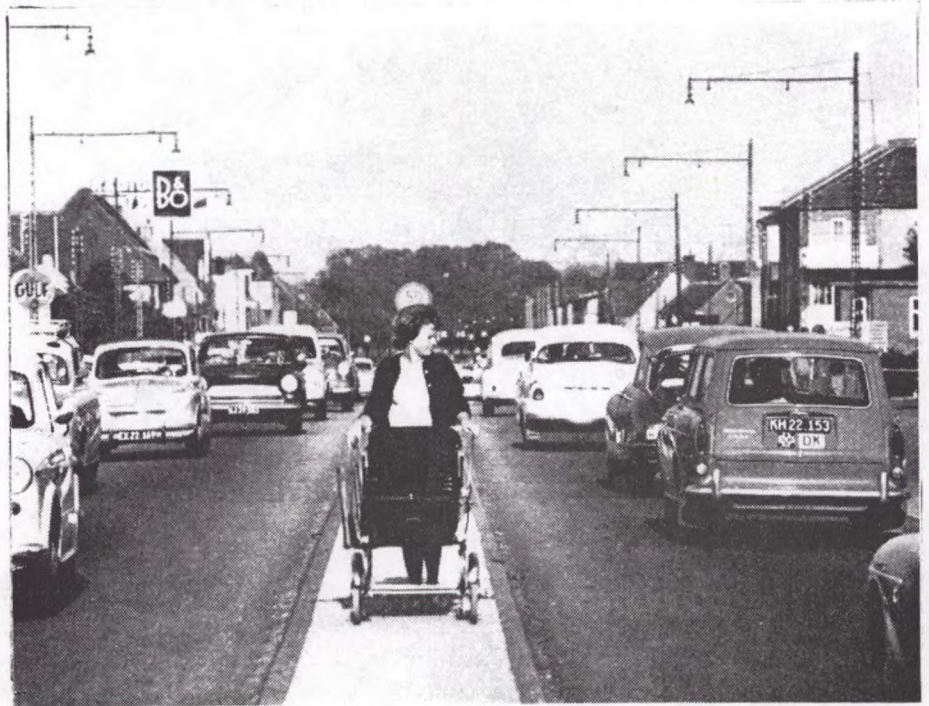


INSTITUT FOR BUTIKSCENTER-PLANLÆGNING
ST. KONGENS GÅDE 99. KØBENHAVN K. Tlf. By. 2316.

Livet skal jo ikke alene bestå af forbud, og vi besluttede derfor, og fik godkendt i kommunalbestyrelsen, at gennemføre en analyse af butiks-handlen i Rødovre med henblik på, at udarbejde en butiksplan. Til formålet engagerede vi John Allpass, som dengang var leder af instituttet for centerplanlægning, og han og hans folk fandt ud af, at Rødovreborgere købte en væsentlig del af deres dagligvarer i kommunen, hvorimod de købte næsten alle udvalgsvarer uden for kommunen, og selvom virksomheder ikke giver det store beløb

direkte i kommunekassen, som folk normalt tror, så er der jo andre fordele ved at have virksomheder i kommunen. Med henblik på lettere indkøb for beboerne og arbejdspladser for beboerne,

Trafikproblemer på
Roskildevej



ville vi gerne hente denne handel hjem til Rødovre. Der blev så udarbejdet en butiksplan, som foreslog et Center ved Rådhuset og en række mindre centre rundt omkring, ved Fortvej, på Islevbrovej, ved Rødovre Station og ved Damhustorvet, desuden blev det tilladt at lave enkelte forsyningsbutikker i boligområderne, hvor der måtte være behov for det, kiosker og ismejerier, som dengang fandtes i stort tal, og endelig ville vi holde trafikvejene fri, det var foruden Roskildevej, Rødovrevej, Tårnvej, Jyllingevej og Slotsherrensvej.

A. Knudsens
Gartneri 1960



Gartner Knudsen, der ejede arealerne syd for Rødovre Parkvej overfor Rådhuset, havde i mange år haft et tilsagn om, at han måtte bygge tre-etages boliger på det areal, når han en dag ikke længere ville bruge det til frilandsgartneri,

og han stillede for så vidt på et uheldigt tidspunkt på Rådhuset og erklærede, at nu var tiden kommet, hvor det ikke længere kunne lønne sig at drive det areal som frilandsgartneri. Det tidspunkt var indtruffet meget tidligere for alle andre gartnere i kommunen, men Knudsen havde altså med stor dygtighed kunnet drive sit gartneri indtil nu med lønsomhed. Jeg måtte fortælle ham, at vi var i gang med nogle overvejelser, som nok ville resultere i, at der skulle ligge nogle butikker på det areal eller på en del af det og hans naturlige spørgsmål var, hvor stor en del. Det kunne jeg ikke svare på, for det var jo det, vi var ved at finde ud af, men hans reaktion var i øvrigt meget klar, at han ville ikke have med de butikker at gøre, men han ville lave en handel med os, vi kunne få det areal, vi havde brug for til butikker, og så ville han bygge sine huse på resten af arealet, men altså uden at reducere etagemeterantallet i det byggeri han havde fået tilsagn om.

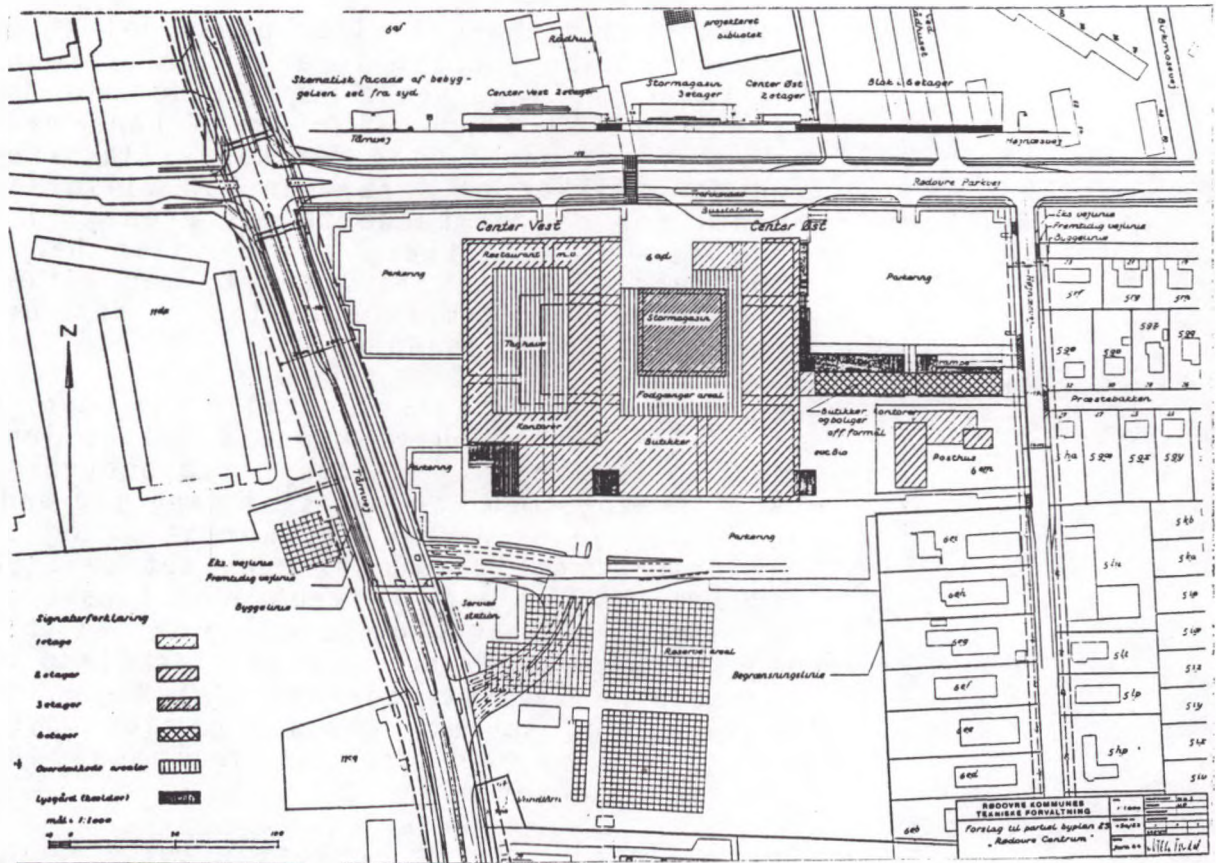
Jeg kunne som sagt ikke fortælle ham, hvor meget vi skulle bruge, og vi kunne altså heller ikke give tilsagn om, at resten måtte bebygges, som han foreslog, men han gik så i gang med endnu et år med frilandsgartneri og kom så af og til op på kontoret og spurgte hvordan det gik. En dag stillede han på mit skrivebord en flaske sherry og to glas, skænkede og foreslog, at vi skålede, jeg spurgte naturligvis, hvad vi skålede på, og så sagde han med et stort smil; i dag er det et år siden jeg spurgte, hvad jeg måtte bygge på min grund, og jeg synes vi skal skåle på, at jeg snart får et svar.

Det skålede vi så på og kort efter fik han det svar, som gik ud på at hele hans grund skulle bruges til butikscener, og der blev ikke noget tilovers til boliger.

Knudsen havde allieret sig med forskellige økonomiske og tekniske sagkyndige og de frarådede ham i stærke vendinger at gå på den vildmand, og anbefalede ham at sælge jorden til kommunen, men på det tidspunkt var Knudsen vundet for sagen, og han tog konsekvensen, fyrede sine rådgivere og sagde: så vil jeg selv bygge det.

Den sidste tilføjelse var jo en stor lykke for kommunen. Knudsen havde som gartnernes førstemand forestået byggeriet af det nye Grønttorv, og gik måske populært sagt nu og kedede sig, og det tiltalte ham at gå i kast med en så stor og krævende opgave som det her, og det gjorde han så. Knudsen havde nogle år forinden været i Amerika og havde der set nogle store butikscener, og var altså klar over at sådanne nogle fandtes i virkeligheden og det har sandsynligvis været med til at overbevise ham om rigtigheden i vore tanker.

Da Knudsen nu var blevet overbevist om ideens rigtighed, foreslog vi ham at nedsætte et planlægningsudvalg. Kommunen bad daværende afdelingsarkitekt hos Boligministeriets kommitterede i byplansager, Hugo Marcussen om at være formand for udvalget og i løbet af 1961-62 traf vi så de fornødne aftaler om Centrets udformning. Et stormagasin, tre supermarkeder og en række specialbutikker, helst to fra hver branche.



Plan over Rødovre Centrum

Planen fik, som den fortjente, en meget positiv behandling hos "den kommitterede", men Boligministeriets materialebevillingskontor sagde nej til stormagasinet.

Så søgte Bertel Knudsen (kommaldirektør) og jeg audiens hos kontorchef Terkelsen, og det lykkedes os at overbevise ham om, at det ville være en katastrofe, om Centret skulle starte som en torso og senere have en byggeplads liggende midt i Centret og vi fik så materialebevilling til det hele.

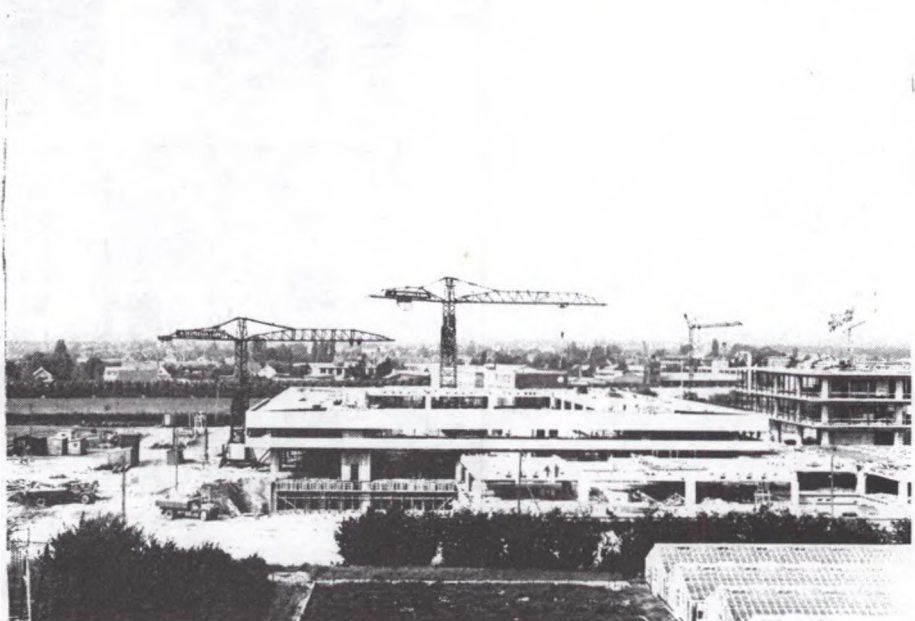
I det daglige samarbejde med Allpass var forvaltningen repræsenteret af daværende afdelingsingeniør N.K. Jepsen (min senere efterfølger som forvaltningschef). Det fortræffelige arbejde Allpass og Jepsen præsterede ved Rødovre Centrums tilblivelse blev indledningen til et mangeårigt, meget værdifuldt samarbejde til gavn for Rødovre.

Rødovres stærke borgmester, Gustav Jensen styrede med fast hånd sagen gennem Kommunalbestyrelsen trods nogen "murren" i krogene, både i højre og venstre side af byrådssalen.

Da "det første spadestik" skulle tages havde gartner Knudsen delt opgaven ud på tre personer. Borgmester Gustav Jensen tog det første, bankbestyrer Eigil Ramsbøll fra Handelsbanken det andet og min ringhed det tredje. Jeg husker tydeligt den betagende følelse af, at "nu kører toget".



Påbegyndelse af
Rødovre Centrum



Opførelse af
Rødovre Centrum

Den første april 1966 blev Rødovre Centrum så indviet af Handelsministeren ved en højtidelighed om formiddagen. Om aftenen åbnedes restaurant "Orchidéen", der blev drevet af hoteldirektør Oscar Pedersen.

Aftenfesten skulle være en københavnerbegivenhed med notabiliteter fra hele hovedstadsområdet. Otto Leisner var konferencier og der var lodtrækning om gaver fra centrets butikker. Min kone vandt en frakke.



RØDOVRE CENTRUM

5 Minuten von hier finden Sie Nordeuropas größtes Zentrum mit Supermärkten insgesamt 50.000 m² unter Dach. Siehe die Rückseite der Karte. Bus Nr. 41, der am Zoo hält, fährt direkt zum Rødovre Centrum.

A cinq minutes d'ici vous trouverez le plus grand centre d'achat couvert du Nord de l'Europe, 50.000 m². Voyez le dos de la carte. Autobus no. 41 qui s'arrête au Zoo va directement au Rødovre Centrum.

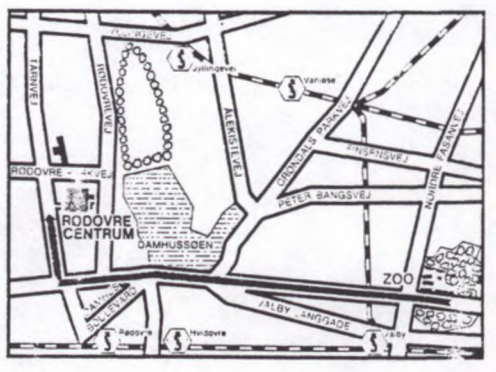
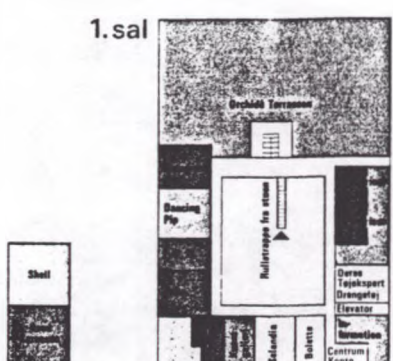
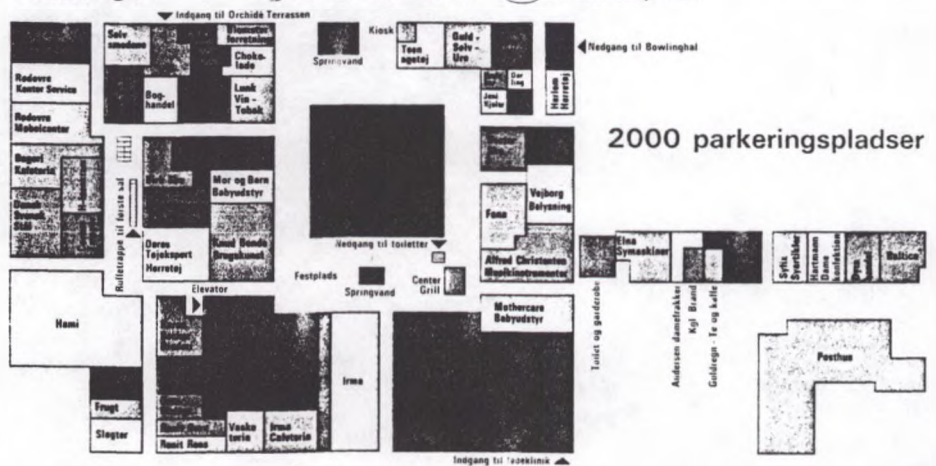
5 minutes from here you will find Northern Europe's largest covered shopping centre. 50.000 m². See the back of the card. Bus No. 41, which stops at the Zoo, drives direct to Rødovre Centrum.

5 minutter herfra finder De Nordeuropas største overdækkede butikscenter. 50.000 m² under tag. Se kortets bagside. Bus nr. 41, der holder ved Zoo, kører direkte til Rødovre Centrum.

Stueetagen

P for Rødovre Bilen

Busholdeplads



© 1999 DOKTOR

© 1999 DOKTOR

Den lokale handelsstandsforening var, jeg har nær sagt naturligvis, modstander af projektet fra første færd, og endnu mere end 20 år efter åbningen af centret har vi to foreninger, den gamle for hele kommunen og så Centerforeningen. Centret har selvfølgelig påført de forretninger, der var her i forvejen en vis konkurrence, men som en af de lidt mere velinformerede lokale forretningsfolk sagde, centret lærer jo folk at man kan købe ind i Rødovre, og det må alle da være glade for. Mit skøn er, at Centret har medført, at de gode forretninger der var i Rødovre i forvejen har fået det bedre, men naturligvis er de som blev dårligt drevet blevet hårdt presset, man kan jo konkurrere på mange måder. Centret har altid benyttet lukkelovens bestemmelser til

at holde åben længe, når Centret f.eks. har åben fredag aften til kl. 20.00 og ligger der med sine parkeringspladser og fuldt oplyst og fuld af aktivitet, kan det jo nok undre, at butikker der ligger inden for synsvidde af Centret fortsætter med at lukke kl. 19.00 og ikke alene lukker, men tillige slukker alt lys, så det hele område ligger mørkt hen.



Rødovre Centrum.
Julen 1970

Der har i årenes løb stadigvæk været drøftelser imellem Centret og Kommunen, i starten var Centret alene på Vestegnen, og der kom kunder kørende i busser fra Frederikssund og Svenskere fra Havnegade og det gik strygende, og det medførte ikke overraskende ønske hos Knudsen om at udbygge Centret, så det kunne blive hovedcentret på Vestegnen.

Det blev så kommunens opgave som byplanmyndighed at fastholde Centret som det, det skulle være, og forklare Knudsen, at Rødovre Centrum også skulle kunne overleve, når der kom andre centre i nabokommunerne og at Vestegnens storcenter var planlagt til at ligge i Høje Taastrup.

Diskussionen om centerudvidelse fortsætter, selvom der nu er gået 23 år og nabocentrene har gjort sig gældende. I byplanlægning er der altid noget at tage stilling til. Byplanlægning er foranderlig og forunderlig.



Grønne områder

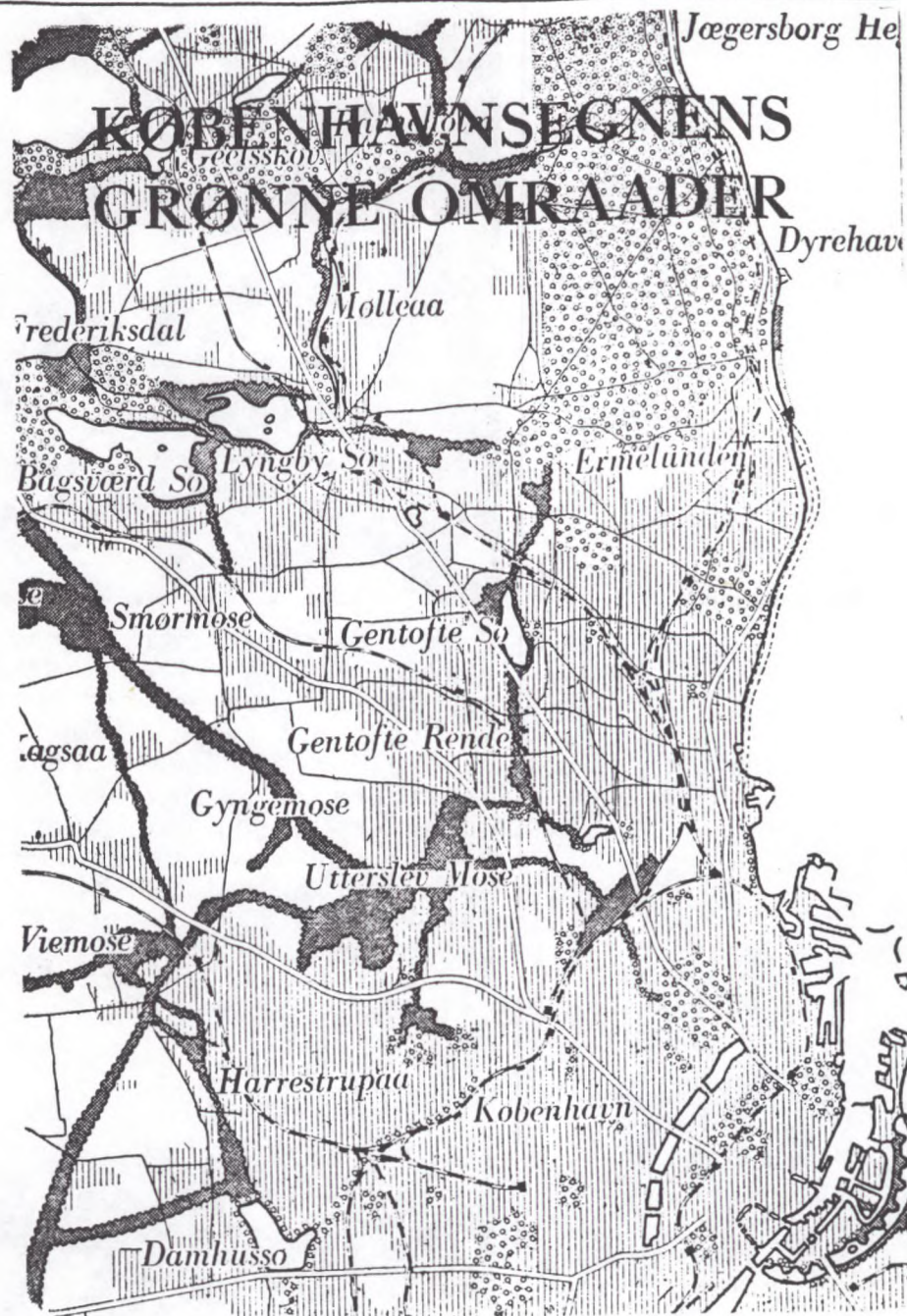
Da jeg kom til Rødovre i 1947, var kommunen naturligvis meget grøn. Der lå nogle få 3-etages huse ved Damhustorvet og ved Roskildevej i øvrigt, men kommunen var især præget af de mange parcelhushaver og de mange gartnerier, og så var der for øvrigt endnu en del landbrug. Desuden var vi så heldige på flere måder at have naturlige "grønne" grænser f.eks. mod øst til København havde vi Engdraget syd for Roskildevej og nord for Roskildevej Damhussøen og Damhusengen og så videre Harrestrupå med dens grønne sider, så helt fra Vestbanen til Islevhusvej havde vi en naturlig og grøn grænse, hvor de grønne områder ovenikøbet for størstedelens vedkommende lå i Københavns kommune. Derudover havde vi Vestvolden, som ganske vist var lukket militært område, men vi kunne se frem til at Vestvolden, som de fleste andre militære områder før eller senere ville blive frigivet til parkformål.



Parti fra Damhussøen

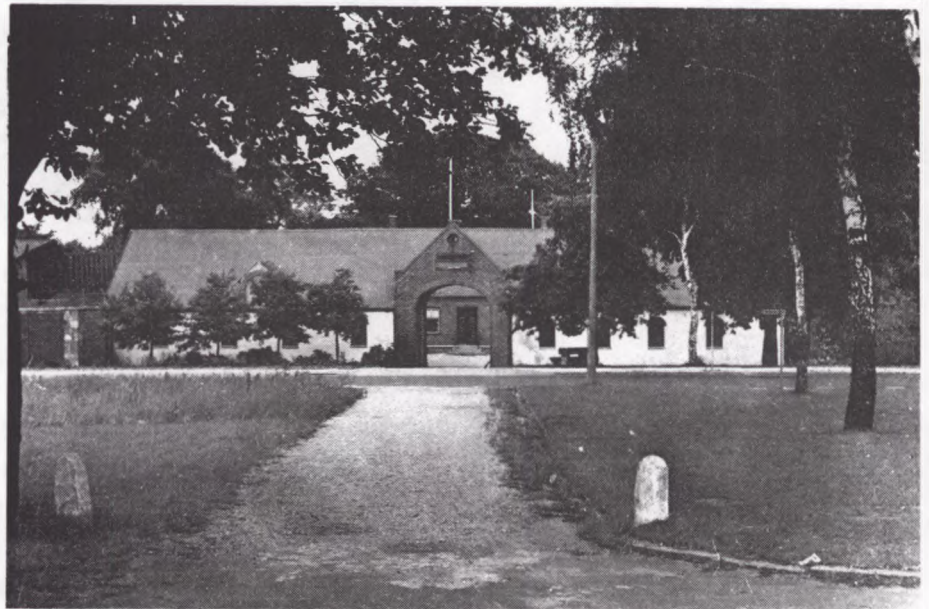
Jeg mente, at vi i tide måtte sikre os, at Rødovre Kommune, når den engang var fuldt udbygget, også havde nogle grønne områder udover dem Vorherre havde givet os, og det første jeg foretog mig var, at jeg tog en grøn blyant og malede en streg fra Damhussøen til Vestvolden, der hvor nu Rødovre Parkvej ligger.

Syd for Rødovregård lå mellem Rødovre Kirke og Damhusengen et lille landbrugsareal, som tilhørte Rødovregård, og jeg indstillede til sognerådet, at vi købte det, og for at støtte mig til mere betydningsfulde personer, henviste jeg til "den grønne betænkning" om Københavnsegnens grønne områder, der netop havde en bemærkning om, at



man i Rødovre kunne trænge til en forbindelse mellem vestvolden og Damhussøområdet hernede mod syd, hvor afstanden mellem dem var blevet noget lang. Der var adskillige i Rødovre, også i sognerådet, som anså det for fuldstændig forrykt at give penge ud til grønne områder i en kommune, hvor alt var grønt i forvejen, og som derfor stemte imod både legepladser og grønne anlæg, og da indstillingen om Rødovregårds jord var til behandling, erklærede talsmanden for oppositionen, at han ikke kunne begribe, hvad man skulle med gårdejer Sørensen's sure engstykke, bare fordi en eller anden professor havde peget på det. Han sigtede hermed til min henvisning til den grønne betænkning, idet Steen Eiler Rasmussen jo var medlem af det pågældende udvalg. Sognerådet vedtog heldigvis at købe stykket alligevel og det indgår nu i det område, hvor vi har pensionistboligerne Doktorhaven, plejehjemmet Engskrænten, menighedshuset og medborgerhuset Rødovregård liggende i grønne omgivelser.

Rødovregård



I den anden ende af denne strækning lå der en tidligere, nu vildtvoksende planteskole og i den et bondehus der hed Espehus. Der var en lille virksomhed i Espehus, men det var i øvrigt meget vanskeligt at komme derud, man skulle igennem et større kolonihaveområde og følte sig så langt uden for lov og ret, når man nåede frem til den forvoksede planteskole. Ejeren kom og tilbød kommunen området, og jeg skrev en hjertegribende indstilling til sognerådet, som imidlertid ikke kunne se, at der var nogen som helst mening i at købe et så afsides liggende areal, og indstillingen blev derfor ikke tiltrådt. Et par år



Espeunden

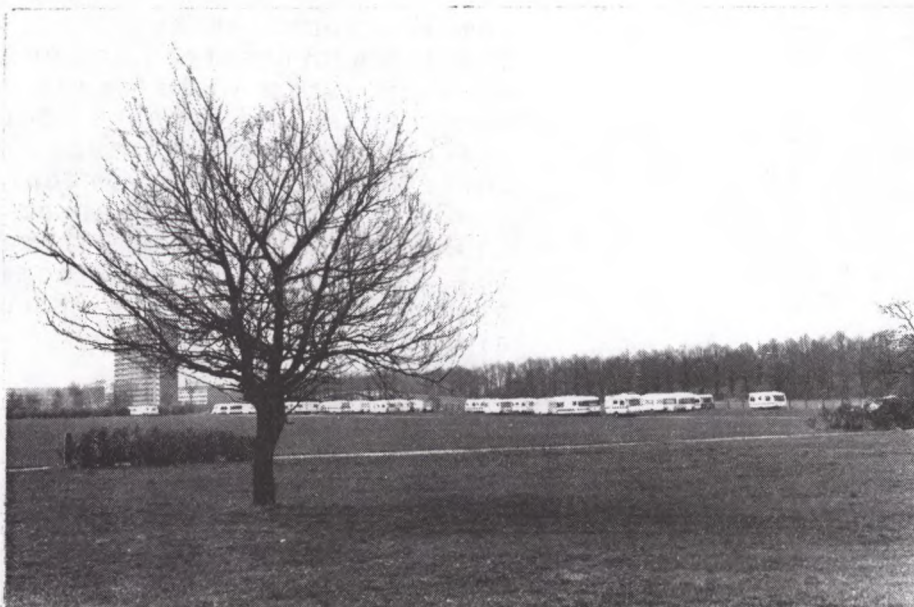
efter tilbød ejeren på ny kommunen arealet, imidlertid var Carlsrø blevet bygget med sit højhus og sine 600 rækkehuse, hvor der nu boede ca. 3.000 mennesker. Rødovre Parkvej var anlagt langs sydsiden af Carlsrø, og nu var det klart for enhver, at det ikke var nogen særligt afsides beliggenhed, området havde, og så vedtog man at købe det. I dag udgør det altså anlægget Espelunden, der er en restaurant i det tidligere bondehus, og det endte således lykkeligt trods afslaget i første omgang.

Imellem kommunegrænsen og Vestvolden lå der et stort landbrugsareal med en side langs Vestvolden, en side langs Roskildevej og en side langs kommunegrænsen til Rødovre, det tilhørte for største delen Københavns Kommune, og i syd var der et område der tilhørte Frederiksberg Kommune, som i sin tid havde erhvervet et areal herude med henblik på anlæg af en kirkegård. Arealet henhørte til Glostrup Kommune, som jo ikke havde nogen større interesse i det, fordi det lå fuldstændigt afskåret fra Glostrup.



Idrætshuse i
Espelunden

På et tidspunkt kom der en henvendelse fra Københavns Kommune, som havde forestillet sig, at der skulle etableres et kolonihaveområde på arealet, og Frederiksberg Kommune havde i mellemtiden lavet planteskole på sit areal. Forholdet var imidlertid det, at arealet var kun tilgængeligt fra Rødovresiden, det vil sige, at hvis der skulle være kolonihaver, skulle de have adgang fra vores vejssystem, og de skulle tillige forsynes med vand fra vores vandforsyning. Jeg indstillede til sognerådet, at man nægtede Københavns Kommune begge disse forsyninger, idet jeg for sognerådet skitserede en plan om at forsøge at erhverve arealerne og forsøge at flytte kommunegrænsen og så udlægge arealet som en Eremitageslette i mindre format. Sognerådet gik med på spøgen, og i løbet af mange år gik det ikke helt men delvis som ønsket, kommunegrænsen blev flyttet, og arealet blev erhvervet af Rødovre for størstedelens vedkommende og udlagt til fodboldbaner og idrætsanlæg. Den sydlige del blev forsynet med en campingplads på Københavns Kommunes foranledning i forbindelse med 800 års jubilæet, og idéen om et perspektiv fra Roskildevej nord over de vide sletter blev altså ikke realiseret, men kolonihaver kom der altså ikke.



Campingpladsen "Absalon"

Vestvolden blev også omsider stillet til rådighed for kommunerne, men dog stadigvæk som statsejendom. Det var en vanskelig fødsel, i de første år var vi underlagt tilsyn fra et meget nidkært statsligt udvalg, der engang om året kom og kontrollerede, om vi opfyldte vilkårene, som var, at fæstningsanlægget skulle ligne et fæstningsanlæg, og der måtte ikke være anden bevoksning, end den, der indgik i fæstningsanlægget o.s.v., o.s.v. Vi var ikke enige med det udvalg, som i øvrigt også i nabokommunerne havde vanskeligheder af forskellig art, og vi plejede arealet så rigtigt, som vi synes det skulle være, så det blev et parkanlæg, nu er vi altså også helt enige med Skovstyrelsen, der i dag varetager tilsynsopgaverne på statens vegne om at arealet ikke så meget skal være et minde om Estrup, men mere et parkanlæg til glæde for beboerne i området.



Vestvolden

Cykelstier

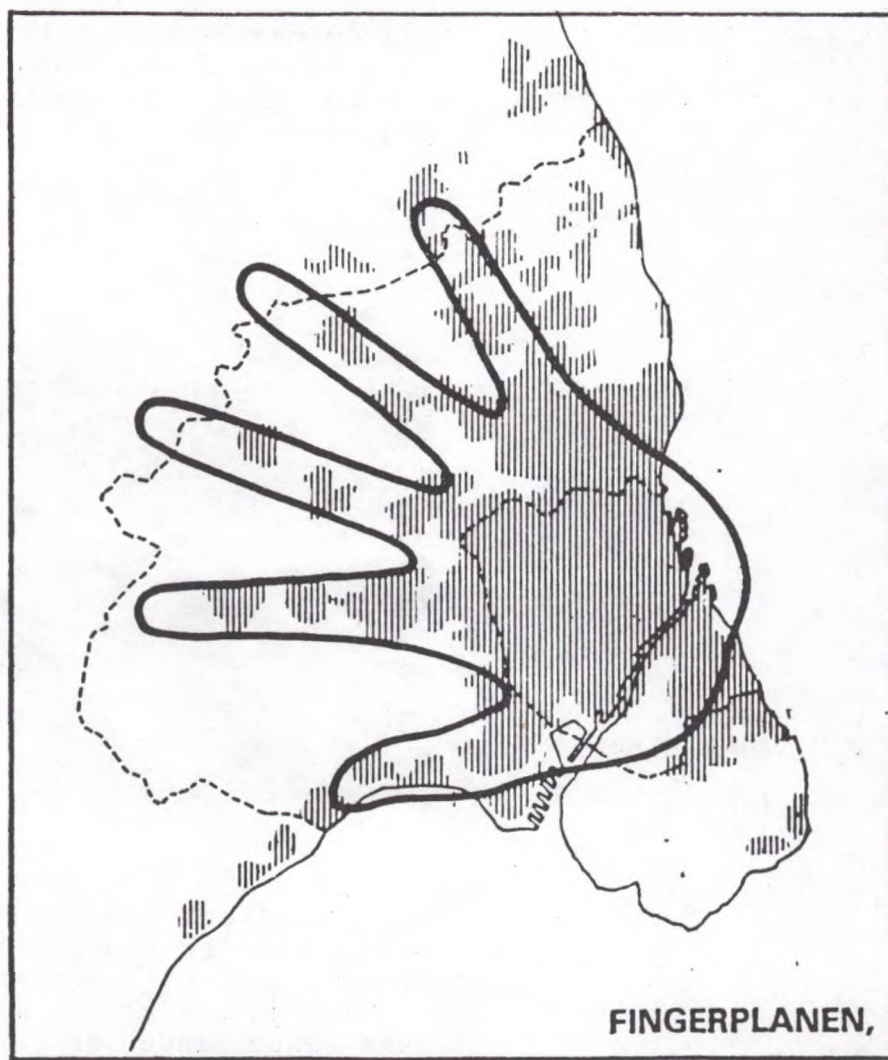
Danmark og Holland har jo altid været cyklistlandene par excellence, men i de gode tider omkring 1960 voksede bilantallet stærkt, og cykeltallet faldt. Vi skulle på den tid projekttere en omlægning af Tårnvej fra Roskildevej til Jyllingevej, og vi foreslog den udlagt i 32 m bredde med midterrabat og to kørebaner á 7 m og så naturligvis cykelstier i begge sider og areal til svingningsbaner og så fortov. Da forslaget kom til behandling, fik vi alle tiders overhaling igen af oppositionen, om vi sad og sov i Teknisk Forvaltning, om ikke vi havde opdaget, at cyklerne var på vej ud, og det nu var bilerne, der var på vej ind o.s.v., om ikke vi havde set, at andre kommuner nedlagde cykelstier. Jeg forsøgte at formilde sindene ved at pege på den kendsgerning, at alle under 18 år var afskåret fra at køre i bil, i egen bil, i hvert fald, men henvist til offentlige transportmidler eller cykler eller apostlenes heste, og at der derfor stadig var brug for cykelstier og fortov, og jeg pegede endvidere på, at det også måtte være en fordel for bilister, at have cyklerne væk fra kørebanen, hvad enten der var mange eller få cykler. Projektet blev heldigvis gennemført med cykelstierne trods den store uenighed i Kommunalbestyrelsen, som sognerådet i mellemtiden var kommet til at hedde, men det blev gennemført med cykelstier.



Anlæggelsen af
Tårnvej 1964-65

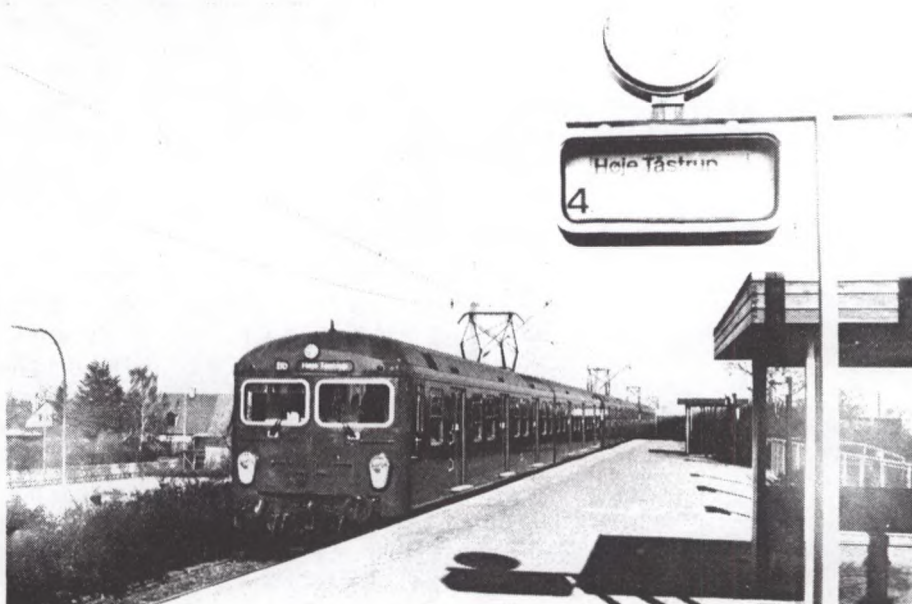
Så opstod det næste problem, for vi var kommet ind i knallertepoken, og knallerter var til at begynde med i al beskedenhed det, vi har ønsket os, nemlig cykler med hjælpemotor, men det varede ikke længe, inden de blev udviklet til minimotor-

cykler, og de var efter politiets opfattelse temmelig generende på kørebanerne og derfor mente politiet, at de skulle henvises til cykelstierne. Dermed var kørebanernes knallertproblem løst, men det var cykelstiens ikke, for en knallert der kørte hurtigt og lød som en motorcykel, var særdeles generende på en cykelsti. Vi har haft et meget nært samarbejde med politiet, som er færdselsmyndighed og når kommunen som vejmyndighed og den der havde pengene, skulle snakke sig til rette med politiet, så var der kun løsninger, hvor man kunne blive enige, og det kunne vi i reglen, fordi vi ikke kunne lave noget uden politiet ville godkende det, og politiet kunne ikke få noget gennemført, uden at vi ville betale det, og det gik meget godt. Om knallertproblemet sagde den daværende politimester til mig, du må da indrømme at en knallert ikke hører hjemme på kørebanen, og det sagde jeg, at jeg gerne ville indrømme, hvis han til gengæld ville indrømme, at den heller ikke hørte hjemme på en cykelsti, og strengt taget skulle man også have en knallertsti. Det fik man som bekendt aldrig.



Rødovre

Jeg har sagt at Rødovre under fingerplanen lå i svømmehuden. Rødovre sammen med Hvidovre var et overdrev, der var karakteriseret ved, at vi lå for tæt ved København og for langt fra Københavns Centrum, hvorimod de kommuner der lå lidt længere borte Glostrup, Taastrup, Herlev, Ballerup o.s.v. kunne udvikle små bysamfund, og i mange henseender fik købstadsagtig karakter.



Rødovre S-togstation 1987

Nu ligger Rødovre jo nærmest i smørhullet midt i hovedstadsegnen, med gode forbindelser til alle sider. Der er ingen jernbaner bortset fra at en enkelt skinne på Vestbanen vist nok på en kort strækning løber gennem Rødovre, men Rødovre Station ligger i Hvidovre og først når man træder ud på forpladsen foran stationen er man i Rødovre, og derfor har vi altså glæde af togforbindelsen alligevel, tilsvarende ligger Islev Station ikke i Islev, men i København ligesom Husum på Frederikssundsbanen der kører nord om Rødovre, hvad den nu altså ikke gør fordi man har tilstræbt det, men i gamle dage lagde man banerne ud langs med landevejene, og da Bellahøj ikke sådan er at forcere for damptogene, så måtte de køre syd om Bellahøj inden de krøb nord på og lagde sig på siden af Frederikssundsvejen, og derved kom banen altså udenom Rødovre, men vi har udmærkede vejforbindelser med både landeveje og motorvejsnettet, og vi har gode busforbindelser takket være vores tidlige forhandlinger med Københavns Sporveje, hvor vi fik vores del af den nuværende HT's net, før andre skulle til at forhandle, og så har vi de gode grønne områder, vi har Rødovre Centrum som beskrevet, og vi trives.

H.T. busser ved
Rødovre station 1987



I de år jeg har beskæftiget mig med den kommunale virksomhed, har der været utallige lovændringer på så at sige alle de områder jeg har beskæftiget mig med, og et gennemgående træk har været, at man i større omfang skal inddrage befolkningen i beslutningsprocessen.

Det er som så mange ting, et forhold der kan siges meget om pro et contra. Min erfaring er, at jo større en forsamling er, desto sværere er det at give dem grundlaget for den beslutning, der skal træffes. Populært sagt så kan man i reglen på nogenlunde rimelig tid forklare en borgmester eller en udvalgsformand, hvad grundlaget er, det tager lidt længere tid når det er udvalget og endnu længere tid når det er en kommunalbestyrelse, og når man går ud til folkeafstemning, så er det meget svært at sørge for, at alle har grundlaget i orden. Det forudsætter jo ikke alene, at man meddeler dem det, men også at de opfatter det, tager det til sig og forstår det, og vi har oplevet en del især negative reaktioner, folkeprotester, hvor man har sin mistanke om, at de protesterende ikke er alt for velorienterede om sagen. Eksempelvis modtog vi da man skulle anlægge den nordlige del af Tårnvej, rasede protester fra f.eks. Århus, og det er vel ikke sikkert at de mennesker i Århus, der har protesteret mod Tårnvej overhovedet viste, hvor Tårnvej lå eller hvor Rødovre lå. Jeg sagde engang til rådmanden for den pågældende afdeling i Århus, om han kunne befri os for sådanne protester, og han sagde det ville han gerne, hvis jeg til gengæld ville befri ham for protester fra Bornholm, når de lavede noget i Århus. Personligt synes jeg, at det var mere overbevisende, hvis protesterne alene kom fra det pågældende område, og ikke virkede som nogle, der bare var rekvirerede.

Det er som bekendt uhyre let at komme grus i maskinen, hvorimod det er meget svært at få en maskine til at køre som smurt, når nogen har taget sig den fornøjelse at komme grus i den, og derfor er det både for politikere i rådet og også for folk på gaden relativt nemt at få negativ indflydelse, den kan blive stor, men det er svært at få positiv indflydelse, det kræver noget.

Alt det øvrige

Den udmærkede Malchow-Møller, der var stadsingeniør i Holbæk, sagde engang, at man kræver kun en ting af en stadsingeniør: Han skal være all round specialist. Det var meget rammende sagt.

Mine første syv år tilbragte jeg som tidligere fortalt på Københavns Rådhus i byplanafdelingen under stadsingeniørens direktorat. Det var en dejlig arbejdsplads, hvor vi bl.a. lærte værdien af samarbejde imellem folk af forskellige fag. Det var naturligvis fortrinsvis arkitekter og ingeniører, der var i afdelingen, men der var jo også økonomer, jurister, geografer og andre, så det var i høj grad en tværfaglig virksomhed med et fælles arbejdsområde, nemlig byplanlægningen.

Det var en stor forandring at komme til Rødovre, hvor hele teknikken var samlet i det såkaldte ingeniørkontor, som jeg tillod mig at omdøbe til Teknisk Forvaltning. Jeg skulle fortrinsvis beskæftige mig med byplanlægningen, men da jeg i min tid i København under krigen havde været beordret til tjeneste i Civilforsvaret, mente man at jeg havde forudsætninger for at blive brandinspektør, det blev jeg så, og så var det derudover både vandforsyning, kloakering, vejbygning o.s.v.

Alt det Teknisk Forvaltning foretager sig, har jo til formål at skabe sikkerhed og tryghed for kommunens borgere, så de kan leve sundt og godt, og hvis der så også er vilje og penge til det, så skabe nogle faciliteter i form af grønne områder og idrætsanlæg, så de også kan leve lidt hyggeligt og rart, og så skulle man jo egentlig tro at alt gik nemt, det gør det som bekendt ikke, bl.a. kan det være svært at forklare folk byggeloven, når de vil bygge, og jeg har da også oplevet nogen grove overtrædelser af byggelovgivningsbestemmelser.

Det er både overraskende og tankevækkende, at de aller groveste eksempler er leveret af staten, og kommunen kan aller højst komme ind som nummer to på dette punkt. Der kom efterhånden også begreber som byggetilladelser og bygningsattester

ind på de kommunale virksomheder, men visse statsinstitutioner var fra gammel tid og især før kommunalreformen vant til, at man i såkaldte landkommuner ikke skulle spørge nogen, når man ville bygge, og det var måske det, der var forklaringen på det tilfælde, jeg vil nævne.



Prøven

Den tidligere opdragelsesanstalt "Prøven" som kom til at hedde lærlingeplejehjem, var en overgang udset til at skulle være civilforsvarskaserne. Prøven var en selvejende institution, der var en bestyrelse, og bestyrelsens formand havde skødet på ejendommen liggende i sin skrivebordsskuffe. Borgmesteren og skoledirektøren var bl.a. medlemmer af bestyrelsen. En dag ringede forstanderen på Prøven til mig og spurgte, om jeg vidste hvad det var for en gravemaskine, som arbejdede ude på Prøvens ejendom. Det vidste jeg ikke.

Der var sket det, at Indenrigsministeriet på civilforsvarets vegne havde forhandlet med Socialministeriet, der var Prøvens overordnede myndighed om, at erhverve jorderne så de kunne etablere civilforsvarskaserne, men civilforsvaret ville hellere til Hillerød, og det kom de jo altså også. Da forsvarrets bygningstjeneste gerne ville bygge en granathylsterfabrik, havde Forsvarsministeriet optaget nogle forhandlinger med Indenrigsministeriet, og de blev så enige, hvorpå Forsvarsministeriet med sin bygningstjeneste gik i gang med arbejdet uden videre vrøvl. Parterne havde glemt, at Indenrigsministeriet aldrig havde erhvervet ejendommen, og Prøvens forstander og Prøvens bestyrelse anede altså intet om, hvad det var der skete.

Byggeriet foregik i øvrigt i det, der hed mellemzone, hvor det var forbudt i det hele taget at bygge, og der var stort set ikke den bestemmelse, der ikke var tilsidesat. Det blev naturligvis ordnet alt sammen, vi fik anlagt Korsdalsvej, og så blev granathylsterfabrikken bygget. Da den havde fremstillet en sending granathylstre, blev granathylsterfabrikken i Rødovre rationaliseret væk, og Irma overtog bygningerne, der efterhånden er lovliggjorte.

Efterskrift

Jeg blev pensioneret fra Rødovre Kommune i 1985 da jeg var fyldt 70 år. Jeg havde længe vidst, at det var pensionsalderen og selvom jeg var glad for mit arbejde, var jeg ikke ked af, at jeg skulle pensioneres, for jeg var ikke i tvivl om, at tredje fase af tilværelsen godt kan være særdeles indholdsrig og spændende og jeg glædede mig også til den.

I min embedsperiode havde jeg været medlem i utallige udvalg og kommissioner, dels ministerielle udvalg som byudviklingsudvalget for Københavnseggen, Boligministeriets repræsentant i § 35 udvalg for Roskilde Amtsrådkreds og Finansministeriets udvalg vedrørende Vestvolden eller Vestenceintens overdragelse til kommunerne o.s.v., og dels af en række af de udvalg som blev oprettet af kommunerne når noget skulle løses i fællesskab, som f.eks. opførelse af Vestforbrændingen og etableringen af Avedøre Kloakværk m.v., og da brandvæsenet også hørte til mit embedsområde har jeg været medlem af et embedsmandsudvalg under Københavnsegnens Brandudvalg. Udvalgets opgave er at koordinere arbejdet med brandvæserne, der iflg. loven er kommunernes ansvar, og i et så sammenhængende område som hovedstadsområdet med mange kommuner med forskellige brandvæsener, kan der være nok at sige om det.

Da jeg blev pensioneret, bad man mig om at fortsætte i de pågældende embedsmandsudvalg under Brandudvalget og et års tid efter bad man mig om at overtage sekretærhvervet i udvalget. Det medførte at jeg fik et lille kontor i Hovedstadsrådets lokaler, fordi Hovedstadsrådet finansierede brandudvalgets arbejde, og det medførte tillige, at jeg når jeg var på det kontor en gang eller to om ugen, traf gamle venner fra planlægningsafdelingen Hugo Marcussen, Kirsten Andersen, Billmann m.fl. Det var meget hyggeligt at sidde i kantinen og snakke med "gamle" folk fra byplanverden, og en dag spurgte Kirsten Andersen, om jeg ikke kunne tænke mig at nedskrive lidt erindringer, fordi byplanlaboratoriet samlede på den slags, og man ville gerne have noget fra mig.

FOSDAL Niels, civilingeniør; f. 25/7 1915 i København; søn af ekspeditionssekretær N.K. Fosdal (død 1951) og hustru Anna Cathrine f. Jensen (død 1986); gift m. Else F., f. 26/2 1918 i København, datter af bogtrykker Johs. Gaaei (død 1961) og hustru Marie f. Jensen (død 1960).

Student (Fredbg. gymn.) 1934; cand. polyt. 1940; ansat i Københavns kommune, stadsingeniørens direktorat 1940-47; afdelingsing. u. Rødovre kommune 1947, stadsing. fra 1954; till. brandinsp. for Rødovre kommune fra 1949, direktør for den tekniske forvaltning 1980-85.

Indenfor Dansk Ingeniørforening bl.a. medl. af bestyrelsen for Fraktionen af yngre Civilingeniører 1947-50 (formand 1948-50), af repræsentantskabet 1946-48 og 1957-67; formand for Dansk Ingeniørforening 1970-74; medlem af bestyrelsen for Stads- og Havneingeniørforeningen i Danmark 1958-65 (formand 1959-65), af repræsentantskabet for Nordisk Byggedag 1963-87, af styrelsen 1974-87 og af Betonvarekontrollens styrelse fra 1965-87, formand fra 1967-87; medl. af bestyrelsen for Den polytekniske læreanstalts ingeniørvidenskabelige fond fra 1971-86, for Hjælpeforeningen for Polytekniske Eksaminander fra 1977, for Rødovre Lokalhistoriske samfund 1978-89, formand 1985-89. Medl. af repræsentantskabet for F.D.M. 1966-86 og af styrelsen 1973-86, æresmedlem 1987.

Formålet med udgivelsen af Byplanhistoriske Noter er at bidrage til belysningen af den danske byplanhistorie i fort århundrede ved at lade planlæggere og andre, som har medvirket selv, fortælle med egne ord om den udvikling, de har deltaget i.

Noterne kan bestå af notater, erindringer, beskrivelser af særlige emner eller begivenheder, og der er således ikke tale om egentlige historiske afhandlinger eller om forskning.

Byplanhistorisk udvalg håber, at noterne vil inspirere andre til at fortælle om deres erfaringer, således at noterne vil kunne blive et værdifuldt baggrundsmateriale for eventuel senere forskning, et materiale, som det ellers ville være vanskeligt at skaffe til veje.